В. А. МОИСЕЕВ

НЕБО НА ВСЮ ЖИЗНЬ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Труднее всего писать о человеке, которого хорошо знаешь. Это замечено давно. При беглых встречах с героем впечатления о нем складываются как бы пунктиром и порой иные детали остаются между черточками. А с Рудницким Янушем Ольгердовичем я знаком много лет. Помню его еще в форме военного летчика. Уже в те годы за ним была громкая слава конструктора планеров, выдающегося спортсмена.

Судьбы у людей складываются по-разному. Нередко увлечение молодости проходит бесследно, никак не повлияв на дальнейшую жизнь. Но чаще бывает иначе. К числу наиболее стойких привязанностей, несомненно, относится авиация. Человек, переболевший в юности романтикой покорения голубых пустынь, уже никогда не останется равнодушным к самолетам, аэродромам, манящей дали безграничного пространства.

Так было и с Рудницким, героем этого очерка. Старейший планерист страны, мастер спорта СССР, заслуженный тренер УССР — он всю свою жизнь посвятил авиации.

Автор

- Небо — на всю жизнь
  -
  - Аэродром на окраине города
  - «Чижик» расправляет крылья
  - ПРБ — союз единомышленников
  - От хутора Грушки до Берлина!
  - «Чертова дюжина»
  - Воспитатель крылатых

В. А. МОИСЕЕВ

НЕБО — НА ВСЮ ЖИЗНЬ

Аэродром на окраине города

Аэродромы, аэродромы… Сколько их было на его пути от хутора Грушки до Коктебеля и от Тушина до Берлина! Разве сосчитаешь? Да и как сосчитать? Ведь что такое аэродром. Если по нынешним понятиям, то огромное поле с бетонной полосой, со множеством огней — как Шереметьево, Борисполь или хотя бы Жуляны. Ну, а чем считать то небольшое ровное поле за Киевской кинофабрикой? Можно его назвать аэродромом? Сейчас, конечно, нет, но в двадцатые годы это был обычный Осоавиахимовский аэродром.

А напротив него, буквально через дорогу, стояли корпуса завода «Большевик». Рудницкий работал там слесарем, и стоило только подойти к запыленному окну цеха, как тут же открывалась чудесная и заманчивая картина: над полем беззвучно парили планеры. Эти изящные машины создавались неподалеку — в планерном кружке Киевского политехнического института.

С КПИ, а вернее с рабфаковцем КПИ Константином Яковчуком связаны первые авиационные впечатления Януша. Он хорошо помнит тот июльский день, когда киевляне заполнили не только Пролетарский сад, но и Владимирскую горку и часть Крещатика. Даже вездесущим мальчишкам нелегко было протиснуться к площадке у обрыва над Днепром. Но пробраться туда было просто необходимо: ведь там стоял самолет! Позднее Рудницкий узнал, что это был всего лишь старенький «Виккер», бережно отремонтированный в мастерских. Но на одиннадцатилетнего школьника он произвел впечатление огромное.

Длина «пятачка», с которого собирался стартовать Яковчук, а именно он был пилотом «Виккера», едва достигала полусотни метров. В толпе опасались: сумеет ли самолет взлететь.

Но вот шум толпы заглушил звук мотора. Несколько плечистых мужчин держали самолет за крылья. Рокот двигателя нарастал, мужчинам все труднее становилось удерживать машину, и вот по команде какого-то военного они отпустили самолет. Тот рванулся с места и, буквально перепрыгнув невысокую ограду, ринулся в обрыв. Все ахнули. Но самолет набрал скорость и полетел над Днепром, радостно стрекоча мотором.

Потом кто-то произнес речь, перерезал красную ленточку и Януш попал в авиационное царство. Иначе он тогда эту выставку назвать не мог. На веранде, сооруженной из фюзеляжей самолетов, выстроились «Ньюпоры», «Сопвичи». В павильоне

висели рисунки и чертежи машин, а вдоль стен размещались моторы, цилиндры, всевозможнейшие детали и части, приборы, фотоаппараты… А завершал экспозицию зал воздухоплавания с настоящей корзиной аэростата.

Отныне Януш и его друзья просто не мыслили свою жизнь без авиации. Начал Рудницкий, как и многие мальчишки, с авиамоделизма. Для многих асов путь в небо начинался с него.

С годами увлечение авиацией не ослабело. Желание летать привело Януша в школу воздушного спорта, где всю зиму 1926—1927 годов он слушал лекции студента КПИ Владимира Попова. А закончив семилетку и устроившись работать на завод «Большевик», Януш поступил на авиафак (рабфак с авиационной направленностью).

Жадно впитывал он формулы и теоретические выкладки, до единого слова запоминал то, что рассказывали об истории авиации в Киеве, а она тесно была связана с Политехническим институтом. Прямо не верилось, что напротив КПИ в 1910 году летал Уточкин. Затаив дыхание, слушал он и о полете Александра Сергеевича Кудашева.

Инженер-путеец по специальности, Кудашев, уже будучи профессором КПИ, увлекся полетами. Но самое главное — он построил первый летающий аэроплан отечественной конструкции! А за ним, словно соревнуясь, студенты и преподаватели КПИ стали строить машины одна лучше другой. Федор Былинкин, Игорь Сикорский, Александр Карпека, Дмитрий Григорович, Федор Андерс, братья Касьяненко. За несколько предвоенных лет они создали более трех десятков самолетов да еще дирижабли, планеры!

Ненасытная жажда знаний вела Рудницкого после работы в институт. Но больше всего его тянуло в полуподвальное помещение под актовым залом главного корпуса. Там строили планеры! О них-то Рудницкий и мечтал.

Опытные авиаторы быстро оценили смышленого парнишку и Янушу разрешили посещать планерный кружок. Не позвали, не пригласили, настаивает Януш Ольгердович, а именно разрешили.

Планерный кружок КПИ был организацией солидной, существовал еще с двадцать третьего года. Если перечислить всех авиационных специалистов, работавших в кружке, пришлось бы назвать немало известных имен, в том числе и имя академика С. П. Королева.

К планеристам часто приходил седобородый профессор с французской фамилией Делоне, один из организаторов Киевского общества воздухоплавания, ученик Н. Е. Жуковского и горячий пропагандист его идей. Брошюра профессора о постройке

планеров была едва ли не первым в России практическим руководством для конструкторов. Здесь же, в планерном кружке, работал и Константин Яковчук. Да, тот самый Яковчук, полет которого впервые видел Януш. Рудницкий был восхищен тем, что такой знаменитый ас — планерист, и не менее знаменитый, чем летчик. Ведь он был победителем многих планерных соревнований…

Словом, Яковчук стал кумиром Рудницкого. Януш тогда не мог, конечно, знать, что придет время и судьба сполна отпустит и на его долю радостей и огорчений, а его жизнь тоже станет предметом зависти аэроклубовских мальчишек…

Что-то заприметил в Рудницком и Яковчук, по-отцовски называвший его «малышом». Януш видел доброжелательное к нему отношение и старался впитывать побольше знаний и сведений, столь щедро расточаемых его опытными наставниками. Одним словом, учиться было у кого. А вот летать самому пока было не на чем.

— Наше желание хорошо понимал Владимир Попов, — рассказывал Януш Ольгердович. — Он был большим энтузиастом авиации, не жалел сил на пропаганду авиационных знаний. И вот Володя, видя, как мы мучаемся из-за того, что нам не на чем летать, предложил строить учебный планер.

Строили планер из водопроводных труб и других таких же малопригодных материалов. Назвали его «Чанг» по имени слона из демонстрировавшегося в то время кинофильма. «Планер был тяжелым и неуклюжим, — вспоминает Рудницкий, — и имя свое оправдал вполне».

Испытывать «Чанг» решили на Соломенке, где простирался великолепный пустырь. Готовились к полету с таким усердием, что могло показаться, будто планеристы собираются улететь по крайней мере за пределы земного тяготения. Волнение было велико.

Первым в планер сел Рудницкий. Небольшой прыжок «Чанга» прибавил смелости и азарта. Лети еще! И под ликующий вопль юных авиаторов Януш оторвался от земли. Восторг был так велик, что все на миг забыли о желании самим взлететь и Рудницкого опять отправили в воздух.

Ободренный пилот забрался уже выше. Но тут планер скользнул на крыло, с креном Януш справиться не смог — «Чанг» с глухим треском ткнулся в землю и рассыпался. Чинить его уже не имело никакого смысла.

Печальный исход не охладил горячего стремления строить планеры и летать. К тому же авария имела и положительный результат. «Чанг» дал определенный опыт, тот опыт, который на

заре авиации и планеризма всякий конструктор приобретал ценой собственных ошибок, а нередко и ушибов. Вот почему, когда Иван Терентьевич Королюк, большой энтузиаст авиации, предложил Рудницкому перейти в планерный кружок Осоавиахима, он согласился.

«Чижик» расправляет крылья

В кружке Осоавиахима Януш был ближе к осуществлению своих желаний, чем когда бы то ни было. Вскоре появился первый сконструированный Рудницким планер. Простенькой схемы, ферменный, деревянный, он не имел серьезного значения для планеризма. Да и сам конструктор трезво оценивал свое детище. По-настоящему важно было только то, что планер самостоятельно рассчитан, что построен собственными руками и руками его друзей.

Яркий оранжевый цвет планера подсказал легкомысленное название — «Чижик». Его испытательным полигоном стал тот же пустырь, на котором так бесславно погиб неповоротливый «Чанг».

Следующий планер Рудницкий построил со своим школьным другом Валентином Левадным. «Художник», нанося на борт планера название, ошибся — слово «Осоавиахим» начал писать через «а» «Оса…». Его не стали продолжать. Так и появилось нежданно-негаданно имя «Оса». Хотя новый планер по конструкции не очень разнился с «Чижиком», он был устойчивее, надежнее. Это был уже вполне приличный учебный планер, на котором Рудницкий и его друзья учились летать.

Шло время. Януш строил планеры, работал, учился. Сейчас трудно вспомнить все события тех далеких лет, но одно Рудницкий до сих пор помнит во всех деталях. Это — первая поездка в Коктебель!

Для всякого парителя, а тем более начинающего, не было слова прекрасней. Давно уже все их отважное племя грезило одной мечтой — попасть в Крым, в загадочную долину синих скал. Подумать только — еще несколько дней, и Януш увидит эти причудливые нагромождения древнего Карадага, таинственную сердоликовую бухту, море и пологий склон горы Узун-Сырт, которую спортсмены для краткости называют просто Гора…

До Феодосии ехали на поезде. А там, не успев еще вдоволь насмотреться на незнакомое и желанное море, погрузили свои хрупкие аппараты на извозчичьи арбы.

— Коктебельские слеты дали мне очень много, — рассказывал Януш Ольгердович. — В те годы там собирались люди, чьи имена потом вошли в историю авиации. И общение с ними приносило нам, начинающим планеристам, огромную пользу.

Действительно в Коктебеле, названном позднее Планерским, начинали свой путь известные конструкторы, летчики, ученые. К

планеристам приезжали А. Н. Туполев, П. И. Баранов, В. П. Ветчинкин, М. К. Тихонравов.

Поистине здесь собирался весь цвет советской авиации. На горе Узун-Сырт (позже ее назвали горой Клементьева в честь погибшего здесь планериста) летал и Сергей Павлович Королев, в то время уже известный конструктор. Случалось, Рудницкий помогал ему запускать небольшие модели ракет, которыми увлекался в то время Сергей Павлович… И когда Януш узнал, что на «Красной Звезде» Королева — планере, специально предназначенном для фигурных полетов, — собирается выполнить пилотаж известный летчик Василий Андреевич Степанченок, он вместе с друзьями охотно взялся «тянуть амортизатор».

Со Степанченком Рудницкий был знаком. Когда тот привез в Крым свой планер, Януш вызвался помочь доставить машину из Феодосии в Коктебель. С двумя своими товарищами взял у симферопольцев специально оборудованную для перевозки планеров тележку, впряг лошадей и выехал на станцию.

Погрузив планер, отправились обратно. Но к великому их огорчению, опять поломалась ось, лопнувшая еще по дороге к Феодосии. И в тот момент, когда Рудницкий пытался отремонтировать эту чудо-технику, на автомобиле подъехал Степанченок.

— Что, застряли? — спросил он, переступая дорожные лужи.

Януш со стыда не знал, что ответить: такой человек доверил планер, а они… И тут он почувствовал, как на его плечи ложится широкая пола кожаного реглана. Это Степанченок укрыл его от брызг проезжавшей мимо машины. Тронула и покорила тогда Рудницкого человечность и простота знаменитого летчика.

И вот теперь он с ребятами дружно растянули два резиновых жгута, и «Красная Звезда» стремительно ушла в воздух.

«Красная Звезда» была первым шагом на пути создания учебного планера для высшего пилотажа. К тому же Королев преследовал еще одну цель — получить машину, обладающую таким запасом прочности, чтобы можно было на практике проверить действия больших перегрузок при парящих полетах.

Тогда Януш, неотрывно следивший за парящей машиной, еще не знал, что изрядный запас прочности и другие качества планера, удивившие тогда знатоков, были для конструктора ни чем иным, как ступенькой в решении проблем, связанных с освоением космоса.

Когда планер, набрав высоту около 200 метров, направлялся третий раз в сторону старта, стоящие на земле увидели, как машина сделала вираж в долину и пошла носом вниз. Угол

снижения становился все более и более крутым — и вот последовало плавное взмытие вверх и правильная, даже нисколько не угловатая петля Нестерова. Летчик потратил на разгон до 100 метров высоты, сделал петлю диаметром 60—70 метров, потеряв на выходе из нее не более 10—15 метров. Затем, слетав для набора высоты к концу горы и обратно, пилот выполнил вторую идеально чистую петлю. И, наконец, третья петля!

На первый раз хватит! На старте выложен сигнал посадки, и, описав круг, «Красная Звезда» садится на вершину горы в нескольких десятках шагов от того места, с которого взлетела.

Восхищенные спортсмены со всех ног бросились к планеру. Смущенный такой встречей, Степанченок растерянно принимал поздравления. Януш был счастлив так, словно сам выполнил эти петли.

В 1930 году Рудницкий познакомился и со студентом Ленинградского политехнического института Олегом Константиновичем Антоновым, который привез на состязания в Коктебель два учебных планера и паритель.

Изящный «Город Ленина» вызвал тогда немало споров. Особенно удивило всех, что хвостовое оперение планера крепилось на тонкой балке и удерживалось от кручения тросами. Это было неожиданно, смело и, естественно, стало предметом острой дискуссии. Наука на сей счет ничего не говорила, сегодняшних хитроумных способов для наземных испытаний тогда не имелось, поэтому спор разгорался все яростней. Разрешил его председатель технической комиссии слета Сергей Владимирович Ильюшин. Он проверил жесткость крепления… плечом, положившись на свое чутье и большой опыт конструктора.

Однажды, когда Рудницкий только что приземлился на учебном планере ИТ-4, к нему подошел Антонов.

— Неплохо летаете, — сказал он.

Антоновский «Город Ленина» был признан лучшим на слете, сам конструктор в Коктебель приехал в шестой раз — похвала такого опытного планериста была приятна. Рудницкий что-то смущенно ответил, а Антонов предложил:

— Может, слетаете на нашем «уэсе»?

«УС» Антонова предназначался для спортсменов, которые не имели подготовки на самолетах. Рудницкий на самолетах еще не летал, и Олегу Константиновичу хотелось узнать его мнение о своей машине.

Рудницкий слетал, машина ему понравилась.

— Для обучения в самый раз, — сказал он и не ошибся.

Планеры серии «УС» стали едва ли не самыми популярными у молодежи. На них впервые познали радость парящего полета десятки тысяч спортсменов.

В том же 1930 году Сергей Ильюшин вручил Янушу Ольгердовичу удостоверение пилота-парителя. Это было большим достижением молодого спортсмена, признанием его мастерства и опыта. И вскоре после слета Рудницкий стал работать инструктором в Киевской школе летчиков-планеристов.

Когда-то Рудницкий взялся за постройку планера, чтобы летать. Теперь он мог сполна утолить эту свою страсть, но у него появилось еще одно постоянное стремление — конструировать и строить. И Януш, проведя день на аэродроме или в учебных классах, вечерами садился с Валентином Левадным за расчеты и чертежи.

Шел 1932 год. У всех на устах было новое слово «пятилетка». Ребятам, вынесшим суровые годы разрухи, оно казалось символом светлого завтра. Поэтому название нового планера пришло само собой — «Пятилетка».

— Постройкой, — рассказывает Януш Ольгердович, — в основном руководил Валя. Он как опытный прораб распределял работу, за всем следил, так что дело шло споро.

«Пятилетка» была одноместным учебным планером уже более совершенной конструкции. Чтобы готовить спортсменов быстрее, построили еще три таких же планера. На них и летали в течение двух лет курсанты школы, пока она не влилась во вновь организованный аэроклуб.

В 1931 году в Крыму была открыта Высшая планерная школа. Сюда приехал учиться и Рудницкий.

В новенькой летной форме с голубыми петлицами, молодые курсанты буквально ног под собой не чувствовали. До бесконечности преданные авиации ребята, которые еще недавно мастерили планеры в темных подвалах, чтобы хоть как-то «подлетнуть», были счастливы. Ведь их собрали здесь на целый год, чтобы летать! Можно ли мечтать о большем?

Школа эта стала знаменитой. Несколько домиков, расположенных у горы Коклюк, видели в своих стенах многих известных впоследствии летчиков. Именно в Коктебеле они переучивались с планеров на самолеты.

В то, что планерист скорее овладеет техникой пилотирования самолетом, верили многие. Но насколько сократится ввод его в строй? Ответить на этот вопрос должна была экспериментальная группа, созданная из наиболее опытных планеристов, не летавших еще на самолетах.

Инструкторы В. Васянин и В. Бородин, видя успехи своих

курсантов, вместо положенных по программе 90 вывозных полетов давали их в несколько раз меньше. Рудницкий самостоятельно повел машину на 17 вылете. Примерно столько же потребовалось и остальным.

Януш Ольгердович многое видел за свою жизнь, во многих местах побывал. Но в цепочке воспоминаний самое памятное звено — планерная школа. Теплое море, щедрое солнце, голубое небо и — полеты. Все это сплавилось в единое незабываемо прекраснее ощущение.

В Киев Рудницкий возвратился уже настоящим асом планеризма, к тому же с дипломом летчика. Ему было тогда немногим более двадцати лет. Впереди столько планов! Но о чем бы ни мечтал Януш, что бы его ни увлекало, прежде всего он думал о полетах. Авиация была для него уже не просто увлечением молодости, она становилась поистине делом всей жизни.

ПРБ — союз единомышленников

В 1934 году Рудницкий стал военным летчиком. Часть базировалась в Киеве, только теперь Януш ходил летать не на пустырь, а на настоящий аэродром Жуляны.

В то время наша авиация переживала пору своего становления. Одна захватывающая новость сменяла другую и каждая говорила о растущей мощи Воздушного флота Страны Советов.

Сообщение о полетах невиданно огромного «Максима Горького» еще продолжало волновать советских людей, когда их внимание приковал к себе новый подвиг летчиков: спасение экипажа «Челюскина». Всенародным праздником стала встреча героев ледовой эпопеи. Именинниками ходили летчики. Еще бы: первыми звания Героя Советского Союза удостоены пилоты.

Отважной семеркой восхищались, гордились, ей завидовали, сетуя на то, что все меньше остается возможностей для подвига… Спустя несколько лет Рудницкий и его друзья пройдут на своих боевых машинах не менее тяжелые испытания, и будет время, когда один из семерки отважных — Николай Петрович Каманин поздравит Януша Ольгердовича с завершением сложных полетов… Все это будет. А тогда молодому военлету хотелось хоть как-то, хоть чем-то помочь авиации, хоть немного чувствовать себя причастным к ее великим свершениям.

Что мог он сделать? Получше летать? Да, он летал все лучше и лучше. Но Рудницкий мог еще и строить. Ведь он — конструктор. Нельзя, чтобы его опыт планериста остался без применения.

Единомышленников долго искать не пришлось. Ими стали летчик этой же части М. Барановский и студент КПИ, летавший в аэроклубе на планерах и самолетах, И. Перлов.

Так родился союз единомышленников. Начальные буквы их фамилий дали название будущему планеру — ПРБ. Главного в их союзе не имелось. Но друзья Рудницкого признавали его опыт — ведь он спроектировал уже три планера. Поэтому их общей машине решили дать номер «4», подчеркнув тем самым продолжение работы Януша Ольгердовича.

При создании ПРБ-4 ставились довольно сложные задачи. Рудницкого, профессионального летчика и опытного планериста-инструктора, уже не могли удовлетворить просто полеты. Он не мог забыть петли Степанченка, выполненные на планере Королева, а также его выступления на VIII Всесоюзных соревнованиях планеристов в 1932 году. Степанченок тогда

впервые выполнил на планере петли, штопоры, перевороты, полет на спине. Настоящим триумфатором спустился он на землю.

Высший пилотаж на планере — не только захватывающий каскад фигур, но и отличная тренировка для военного летчика. У киевских же планеристов еще не имелось машины для фигурных полетов. Ею и должен был стать ПРБ-4.

Однажды планер увидел командир части. Он внимательно осмотрел его, а потом спросил:

— А кто будет испытывать ваш аппарат?

— Мы, — не очень уверенно ответил Рудницкий.

— Вдвоем? — чуть насмешливо переспросил командир. — Нет, дорогие. Испытает ваш планер летчик, — он на миг задумался, — Павлов. А уж потом полетите вы. Согласны?

Разве можно было не согласиться с приказом командира? К тому же он, конечно, прав: пилотажного опыта у летчика-истребителя Павлова побольше, чем у них троих, вместе взятых.

Испытывали ПРБ-4 в Жулянах. Барановский летел сцепщиком во второй кабине По-2, а Рудницкий с Перловым наблюдали за планером с земли. Самое это тягостное для конструктора, который умеет летать. В такие моменты все в нем восстает. Ведь если конструктору и снится его машина, то непременно в полете. И вот этот-то наиболее интересный «кусочек» работы приходится передавать другому, отдавать свое детище в чужие руки.

Павлов один за другим выполнил три полета. Планер ему понравился, и он передал машину радостным друзьям. Они тут же по очереди слетали на своем ПРБ-4. Планер, послушно следуя рулям, рисовал в небе петли, спирали, вращался в штопоре.

Прослужив в армии год, Рудницкий и Барановский демобилизовались и стали работать инструкторами в аэроклубе «Динамо». Планеризм уже давно вышел на широкую спортивную арену и теперь перед инструкторами стояла более сложная задача, чем первоначальная подготовка планеристов. Своих подопечных они должны были обучать тонкостям парящего полета, стратегии и тактике турнирной борьбы.

Советские планеристы все больше и больше теснили на клетках рекордных таблиц своих зарубежных соперников. Перед войной нашим мастерам безмоторных полетов принадлежала почти половина всех мировых рекордов. А главным достижением было то, что планеризмом в стране занимались десятки тысяч молодых людей.

Впоследствии это оказало неоценимую помощь нашим Военно-Воздушным Силам, особенно в войну. Планерная подготовка значительно ускоряла обучение боевых летчиков. Но

важность планеризма подтвердилась позже, а тогда лишь закладывались основы стройной и эффективной методики подготовки авиаторов.

С планера — на самолет! Так ставилась задача. Но чтобы подготовить планериста, нужны машины, в которых рядом с курсантом мог бы сидеть инструктор. Именно такой планер и задумал Рудницкий со своими друзьями — трехместный ПРБ-5. На нем предполагалось вывозить курсантов, освоивших полеты с амортизатора.

Проект ПРБ-5 представили в Москве авторитетной технической комиссии. Ученые, планеристы, конструкторы всесторонне обсудили качества будущей машины. Хороший отзыв о ней дал Олег Константинович Антонов, руководивший тогда планерным КБ. Януш Ольгердович часто бывал у него на заводе, нередко они вместе обсуждали схему какого-нибудь «узелка», новую идею.

Техническая комиссия проект одобрила. Первый на Украине многоместный планер строили на авиационном заводе в Харькове по заказу Центрального совета Осоавиахима. Своим «полпредом» на завод конструкторы отправили Перлова, закончившего к тому времени Политехнический институт. Испытания, которые провел талантливый планерист Семен Гавриш, и последующая эксплуатация машины подтвердили правильность идеи, заложенной в ПРБ-5. Планер сыграл немаловажную роль в создании новой системы подготовки планеристов, а затем и летчиков.

Прямо с завода Гавриш перегнал ПРБ-5 в Коктебель на XI Всесоюзные соревнования планеристов. Это были последние состязания на Горе. Спортсмены прощались со своим гнездом, ставшим для них вторым домом. И словно желая как можно успешнее провести последние старты на легендарной Узун-Сырт, они добились выдающихся результатов: свыше 38 часов беспрерывно продержался в воздухе Иван Сухомлин, более 15 — Маргарита Раценская.

Да, техника совершенствовалась стремительно, быстро росло мастерство спортсменов. Они уже освоили полеты в термических восходящих потоках, научились парить над равнинами. Поистине безграничными стали их возможности. Теперь они не были «привязаны» к гористой местности и в Коктебеле им становилось тесно.

В планеризме наступил новый этап. Перед конструкторами он ставил новые задачи. Чем отличались планеры прежних лет? Легкостью, малой удельной нагрузкой — качествами, которые нужны, чтобы подольше парить над одним местом. Для полетов

над равнинами уже требовались машины иные. Такой машиной и был ПРБ-6 — новый планер Рудницкого и его друзей.

Януш Ольгердович не без основания считает его лучшей своей конструкцией. Задуманный как рекордный паритель, он имел многие интересные особенности, одной из которых была большая удельная нагрузка. Она достигала 41 килограмма на квадратный метр несущей площади и намного превышала общепринятые нормы. На что рассчитывали конструкторы?

— Прежде всего, — говорит Януш Ольгердович, — мы хотели, чтобы планер за сравнительно короткое время действия восходящих потоков пролетал большое расстояние. Для этого нужна высокая скорость. А ею, как известно, может обладать планер с большой нагрузкой. Однако тогда он теряет способность «выпаривать». Этот проигрыш мы надеялись компенсировать аэродинамическим качеством машины. По нашему замыслу потерянное при наборе высоты время планер должен был наверстывать в пути, перелетая от облака к облаку. «Шестерку» мы рассчитали на скорость до ста километров в час. Аэродинамическое качество — до тридцати двух. Для того времени это было очень много.

Условия себе конструкторы поставили необычайно жесткие. Чтобы справиться с задачей, они нашли ряд оригинальных решений, явившихся тогда огромным достижением в проектировании парящих машин. Скажем, фонарь, сменивший козырек. Нынешний паритель немыслим без него. А впервые он появился на ПРБ-6. Стремясь уменьшить поперечное сечение фюзеляжа, так называемый мидель, конструкторы сейчас размещают пилота полулежа. Раньше всех это сделали киевляне. К тому же полотняную обшивку крыла они заменили фанерной. Это значительно повысило прочность плоскостей с очень большим удлинением и уменьшило их сопротивление.

Конструкция была смелой — так еще не строили. И потому проект, представленный на утверждение техкому, вызвал разные мнения. Идея обещала результаты как будто неплохие, но что будет в воздухе? Стоит ли строить такой необычный планер?

Весомое слово сказал тогда Олег Константинович Антонов. Увидев в будущей машине интересные задатки, он поддержал проект.

Да, в смелости ни конструкторам, ни экспертам не откажешь. А ведь в 1937 году, когда строили ПРБ-6, Рудницкому было всего двадцать пять лет! Ненамного старше был и Антонов — тридцати одного года. К тому времени он уже шесть лет руководил конструкторским бюро планерного завода.

Итак, планер решено строить. Общество «Спартак» выделило

необходимую сумму денег, пригласили рабочих и трое друзей во главе бригады принялись за дело.

Для каждого конструктора самое приятное время, когда начинает вырисовываться ажурный остов машины. Сухие звонкие стрингеры из авиационной сосны плавно обтекают овальные шпангоуты. Нервюра к нервюре врезаются в длинные лонжероны, образуя тонкие изящные крылья. Фанера-миллиметровка ладно обхватывает каркас. Остается зашкурить стыки, загрунтовать и положить слой краски, который разом укроет все швы и соединения, сделает планер монолитным.

И вот уже политура навела глянец, а темно-вишневая краска приобрела ту особую сочность, которая свойственна только этому цвету. Там, где стыкуется фюзеляж с крыльями, горит отполированный алюминий «зализов». Сверкает прозрачный фонарь, и стоит немного замечтаться, как планер кажется стремительно несущимся под пушистой кучевкой.

Испытать «шестерку» хотелось каждому из друзей. Рассудил жребий. Под откровенно завистливые взгляды Рудницкого и Перлова Барановский занял место в кабине.

Все, кто был в тот день на аэродроме хутора Грушки, собрались у ПРБ-6. Рудницкий, выполнявший обязанности сцепщика, забрался в самолет, летчик запустил мотор, и они пошли на взлет. И тут произошел досадный случай. Барановский не сумел справиться с быстро взлетевшим планером, отцепился раньше времени, и к величайшему огорчению конструкторов «шестерка» глухо ткнулась носом в землю…

Планер пришлось ремонтировать. К счастью, поломка оказалась незначительной, и вскоре ПРБ-6 опять стоял на старте.

Кто полетит? Можно ли снова доверить испытания Барановскому? Но друзья были друзьями настоящими, и право продолжить испытания осталось за ним.

Планер оправдал надежды. На нем летали многие спортсмены, машина им нравилась, она была действительно новым словом в планеризме.

ПРБ-6 стал последним общим планером друзей. Окончив институт, уехал из Киева Перлов, перешел работать в аэроклуб Барановский, а Рудницкий стал инструктором в школе планеристов при Доме обороны Осоавиахима.

Конструировать Януш Ольгердович продолжал. Как и в прошлые годы, его работа отвечала насущным требованиям дня. Когда в 1939 году для более интенсивной подготовки военных летчиков в летных училищах ввели парящие полеты, Рудницкий создал учебно-тренировочный планер «Учлет». Три такие машины были построены в одном из летных училищ. Скольких пилотов

успели подготовить на них — сказать трудно. Но то, что «Учлеты» Рудницкого хоть малой каплей, но влились в общее дело укрепления обороноспособности страны — несомненно.

Последние предвоенные всесоюзные соревнования планеристов — пятнадцатые — проводились в Туле. Шесть международных рекордов установили тогда спортсмены, заполнив большинство клеточек таблицы высших достижений. Но уже фашисты захватывали Европу. При нападении на остров Крит они использовали десантные планеры. Становилось очевидным, что эти безобидные летательные аппараты могут стать грозным оружием. Понимал это и Рудницкий. Почти перед самой войной он начинает проектировать десантный планер. Опыт ПРБ-5 пришелся здесь как нельзя более кстати. Только теперь машина должна была брать уже не трех спортсменов, а восьмерых десантников в полном снаряжении.

Януш Ольгердович выполнил все расчеты, провел аэродинамические продувки и отослал материалы на экспертизу в Москву.

Ответа он не успел получить.

От хутора Грушки до Берлина!

В жизнь Януша Ольгердовича вошли другие аэродромы. Военная служба его началась в Борисполе, откуда боевые машины отправлялись навстречу катившемуся с запада бронированному валу. Сержант Рудницкий провожал их завистливым взглядом, досадуя на свою судьбу летчика связи и на свой видавший виды «кукурузник». Но и связные полеты были далеко не легким делом.

В первое военное время, когда многие линии связи были повреждены, когда не хватало средств радиосвязи, доставка сведений и распоряжений самолетом имела важное значение. Рудницкому приходилось разыскивать части, иногда не зная точного места их расположения, делать посадки на совершенно неприспособленных площадках. Случалось летать и над занятой врагом территорией.

Рудницкий не долго летал на По-2. Вскоре он пересел на истребитель, а потом освоил штурмовик Ил-2. На этой машине, пройдя боевой путь от Северного Кавказа, вернулся он в родной Киев. Победные залпы салюта в честь освобождения Киева были особенно радостны для Януша Ольгердовича, ведь и он сражался за освобождение своего города…

Рудницкий участвовал во многих сложных боевых операциях. В его летной книжке одна за другой появлялись записи о блестяще выполненных штурмовках, дерзких разведках по вражеским тылам, мастерских ударах по гитлеровским силам. За каждой лаконичной и по-военному сухой записью — тяжелый воинский труд.

Многие из вылетов запомнились на всю жизнь. Но были все же среди них такие, что особенно глубокой зарубкой врезались в память, как тот, под Варшавой.

Штурмовики «охотились» за сверхмощной пушкой гитлеровцев. Это дальнобойное орудие сильно досаждало нашим войскам. Один за другим отправлялись штурмовики на задание, но возвращались ни с чем. Засечь пушку не удавалось.

Ушел на «охоту» и Рудницкий со своим ведомым. Перед вылетом они составили специальный планшет, рассмотрев с артиллеристами возможные варианты расположения пушки.

Первый полет оказался безрезультатным. Сели на свой аэродром, заправили самолеты топливом, перекурили — и снова за линию фронта.

Со второго захода едва вернулись: попали под сильный зенитный огонь. Оба самолета были повреждены, но все-таки под вечер вновь были готовы к вылету. Шансов на благополучное

возвращение было немного. Рудницкий и его напарник знали, на что шли. Они попрощались с техниками и в третий раз за этот день отправились на задание.

Линию фронта пересекли благополучно и стали углубляться во вражескую территорию. Желание найти эту проклятую пушку, которая стоила жизни не одному их товарищу, было велико. Рудницкий почти не смотрел за воздухом. Все внимание сосредоточил на землю: должно же где-то быть это загадочное орудие!

И вдруг Рудницкий увидел вспышку. Она! Решение пришло моментально: немедленный разворот и атака с бреющего полета реактивными снарядами.

От залпа «эрэсов» в кабину пахнуло жаром. И тут же на самолет обрушился огонь зениток, плотно прикрывших подступы к дальнобойному орудию. Снарядом повредило крыло, но Рудницкий успел заметить уходящие в гору стальные рельсы. Пушка здесь! Но достали ли «эрэсы»?

Зенитки все точнее пристреливались к штурмовикам. Однако Рудницкий снова вернулся к тому месту, где увидел рельсы, и с высоты шестисот метров сбросил весь запас бомб…

А потом были еще и еще боевые штурмовки. Каждый такой вылет через линию фронта, через вражеские зенитные батареи требовал немалого напряжения сил, собранности и отваги. Всего за два с небольшим своих военных года Рудницкий совершил 117 боевых вылетов.

Наступил апрель 1945 года. Бои подошли к Берлину. Дым застилал землю. Он был таким плотным, что мешал штурмовикам вести прицельную атаку. Поэтому, когда потребовалось абсолютно точно поразить цель, Рудницкий вылетел на По-2.

Это было 16 апреля. Близилось завершение войны. В пять часов утра началась артподготовка знаменитой Берлинской операции. В гул этой победной симфонии влился звук не очень мощного мотора старенького, но испытанного и прославленного «кукурузника». Цель находилась в районе Зверинца. Перед вылетом Рудницкий по карте тщательно изучил все подходы к тому месту, где в штабе полка поставили «крестик», и теперь на малой высоте буквально подбирался к заданной точке. Сколько раз за войну с благодарностью вспоминал он планеризм! Легкие аппараты дали ему опыт, умение точно ориентироваться — все это не раз выручало в сложных ситуациях.

При первом заходе помешал тот же дым. Рудницкий развернулся — и снова на цель. Нужен точный расчет. Опыт боевого летчика, помноженный на мастерство планериста,

подсказал — пора!

Потом, когда проявили кинопленку, оказалось, что бомбы легли прямо в цель. Для Рудницкого это был последний из семнадцати вылетов на Берлин.

Закончилась война. Капитан Рудницкий мог бы остаться в армии, но неудержимо потянуло к себе старое, давнее, но совсем не забытое дело — планеризм…

«Чертова дюжина»

Говорят, летчики суеверны. Вряд ли это так, но в приметы иные верят. И когда Рудницкому предложили испытать «Кашук», он вспомнил о своей одной примете…

«Кашук» Александра Маноцкова внешне ничем не отличался от других парящих машин. Конструкция планеров уже была доведена до такого совершенства, что какого-либо резкого отличия в формах быть не могло. Но эта «доведенность» как раз и ставила на пути проектировщиков преграды. Как сделать планер лучше, если в нем не осталось ни одной незамеченной мелочи? К тому же если качество «скрести» по мелочам, то и результат окажется столь же незначителен. Нужны принципиально новые решения. Они и были воплощены в планере Александра Юрьевича Маноцкова.

Маноцков был удивительным человеком. «Он мог прямо вот так войти в коммунистическое общество», — говорил о нем Олег Константинович Антонов.

Аэроклуб и авиационный завод — вот те ступени, которыми пришел к конструированию Маноцков. Основы самолетостроения он изучал, что называется, на ощупь, лишь много позже поступив в институт. Летая на поликарповском «кукурузнике», а потом на планерах, Маноцков задумывался над вопросом: как победить болтанку? Воздушные потоки страшны не только неприятными ощущениями. Они расшатывают конструкцию. Случалось, попавшие в болтанку планеры и даже самолеты разламывались. По этой, например, причине развалился на всесоюзных соревнованиях планер мирового рекордсмена Александра Медникова.

Подрессорить крылья пытались многие конструкторы. Не получалось. Но ведь неудачи предшественников никогда не смущали энтузиастов.

Александр Юрьевич при всей своей порывистости и увлеченности к решению конструктивных проблем подходил только во всеоружии знаний. Поэтому прежде чем начать «прорисовывать» будущие узлы, занялся детальным изучением проблемы.

В библиотеке завода он познакомился с Антоновым. Олегу Константиновичу понравилась идея Маноцкова. Симпатичен был ему и сам конструктор. Для Маноцкова же эта встреча оказалась просто счастливым даром судьбы. Еще бы! Такой знаменитый конструктор планеров не только одобрил его идею, но пригласил работать к себе в КБ!

Наиболее удачные технические решения всегда отличаются простотой. Несложен был и машущий механизм Маноцкова. В металлическом цилиндре ходил поршень, к которому с помощью шатунов крепились крылья. С фюзеляжем они жестко не соединялись. Только планер попадал в болтанку, то есть увеличивалось давление под его крыльями, как они подымались вверх. Сжатый воздух в цилиндре еще больше сжимался, и, как пружина, отталкивал поршень обратно, а вместе с ним и крылья.

Просто? Очень. Но эту идею оказалось непросто воплотить в металл. Крылья, которые всегда неподвижно и основательно крепились к фюзеляжу, теперь должны были держаться на одном «узелке». А ведь в полете крыло испытывает нагрузки в несколько тонн. Противопоставить им мощный узел, которому не страшны усилия и побольше, нельзя — на легком летательном аппарате не то что на килограммы, на граммы идет счет веса.

Справиться с задачей можно было лишь благодаря удачной конструкции всего машущего механизма.

Идея интересна. Но как она сработает в воздухе? Проверить взялся сам Александр Юрьевич Маноцков.

Идея оказалась превосходной. Подвела конструкция. Только Маноцков попробовал взмахнуть крыльями, как они, эти изящные, легкие и такие необходимые в воздухе крылья, одно за другим отвалились и полетели к земле. И обгоняя их, помчался вниз фюзеляж с испытателем в кабине.

Александр Юрьевич не разбился. Он даже не получил ни малейшей царапины. Его спас глубокий снег. На счастье, он сыпал всю зиму и укрыл поле толстой, не успевшей еще слежаться подушкой.

Эту историю Рудницкий слышал от самого Маноцкова, иначе не поверил бы в благополучный исход.

Януш Ольгердович помнит, как Маноцков ему говорил: «Считается, будто в такие моменты в мыслях проносится вся жизнь… Ерунда. Думаешь совсем о другом. Я тогда пытался что-нибудь сделать с планером, хотя сейчас вижу всю тщетность тех попыток. Планер-то был уже без крыльев…»

Маноцков не оставил мысли о машущем полете. Его напористость и неиссякаемый оптимизм преодолели все сложности, усугубившиеся после аварии. Новый планер с машущими крыльями, названный в честь комиссара молодогвардейцев «Кашук», был готов в 1953 году. На этот раз для испытаний решили пригласить опытного летчика…

К тому времени КБ Антонова, где работал Маноцков, перебазировалось в Киев, и когда стали подбирать испытателя, Рудницкий подошел всем. Но Януш Ольгердович летал на

машинах с неподвижными крыльями. А тут крылья, незыблемость которых олицетворяет для летчика безопасность, должны в полете махать! Такого еще авиация не знала.

Лететь так лететь! Кабина для Рудницкого привычна, приборы знакомы, и лишь рычаг управления стопором крыльев внове. Но прежде, чем привести в действие этот механизм, нужно проверить: может ли планер вообще летать? Собственно говоря, при нынешнем уровне авиационной науки рассчитать и построить «нелетающий» аппарат невозможно. И все-таки, как машина поведет себя в воздухе?

Испытания решили провести на небольшом аэродроме. Их Рудницкий любил больше, чем аэродромы современные — огромные, сверкающие огнями. Без длинных бетонок и грандиозных строений, без сутолоки пассажирских аэровокзалов эти по-домашнему уютные травяные поля были колыбелью авиации, на таких вот ровных площадках она делала свои первые шаги.

Особенно хороши они в предвечернюю пору, когда солнце еще не скрылось, но уже спала полуденная жара. Ветер обыкновенно в такой час затихает, а полосатая надутая «колбаса» словно утратив свою спесь, бессильно повисает на мачте, а откуда-то высоко с неба льются разноголосые трели… В такое время приятно полежать на негустой травке, подстелив «семисезонную» куртку, покурить и послушать рассказы «летунов» в ожидании очередной команды…

На такой предвечерний час и был назначен первый вылет «Кашука». Задание перед Рудницким стояло простое: взлететь и тут же сесть. После обычных напутствий, шутливых и дельных советов пилот забрался в кабину, осмотрелся, попробовал рули, невольно покосился на кран стопора и закрыл фонарь.

Прощальные взмахи рук, и вот фигуры провожающих резко сдвинулись назад. Планер словно подпрыгнул в воздух и потянулся на буксирном тросе за самолетом. «Кашук» уже летел, а самолет все еще набирал скорость, обдавая его струей пыли из-под своих колес. Но вот взлетел и он, и планер послушно пошел у него на поводу, плавной и размашистой спиралью ввинчиваясь в небо.

— Взлетели нормально, — рассказывал Януш Ольгердович. — Идем вверх, а я нет-нет да и поглядываю на крылья… Уверен в них, но все-таки — машущие… Кто их знает, как они себя поведут, ведь на земле проверить нельзя. И на кран поглядываю. Но как будто все в порядке. Набрали мы не очень большую высоту, и я отцепился от самолета.

Самолет нырнул вниз и наступила привычная тишина, только

слышен легкий свист рассекаемого воздуха. Летит планер! Мне нужно садиться, но наш аэродром был маленьким, и решил я сделать «коробочку». Осторожно развернулся. Хорошо рулей слушается. Ну, думаю, будет летать планер. Летучий. Я закончил развороты и сел.

После этого «Кашук» еще много раз проверяли на разных режимах — программа испытаний была большая и составлялась по всем правилам летного искусства. Все как будто было в порядке. Решили приступить к взмахам — основному элементу испытаний. Полет назначили на 12 августа 1953 года.

И тут Рудницкий, на редкость покладистый и дисциплинированный человек, заупрямился, как капризная прима перед спектаклем:

— Двенадцатого не полечу. Назначайте на тринадцатое.

Все были поражены.

— «Чертова дюжина», Януш! Разве можно в такой день лететь?

Но Рудницкий стоял на своем.

— Дело в том, — рассказывал он потом, — что часто летчики имеют свои приметы. Я знал многих асов, которые летят обязательно в старом, латаном-перелатаном комбинезоне. Другой ни за что не полетит тринадцатого числа. Это, конечно, пустяки. Но в то время, когда я начинал летать, в них верили, а потом уже придерживались как традиции, как памяти о былых временах. Так и я. Тот полет под Варшавой на злополучную пушку я выполнил тринадцатого числа, в понедельник, и на машине с бортовым номером тринадцать… И несмотря на такое «роковое» совпадение, домой вернулся без единой царапины. С тех пор и верю в число тринадцать. И я настоял на своем: полет перенесли.

— Взлетел, — продолжал Януш Ольгердович. — Набрал высоту больше полутора тысяч метров и отцепился от буксировщика. По программе взмахи крыла должны были проводиться на прямой. Установил я направление полета и взялся за кран. И только я снял со стопора крылья, как они поползли вверх. Потом плавно опустились. Смотрю я на эти гигантские взмахи, жду, когда плоскости начнут отваливаться, и прикидываю, как буду покидать кабину. Это — на крайний случай. Но крылья держатся! Машут спокойно. Странное это зрелище: крылья — опора в воздухе, машут, словно у гигантской птицы. Вверх. Вниз. Вверх. Вниз… Застопорил я их. Развернулся и снова начинаю махать. Работают! Планер идет ровно, высота не падает, а крылья машут и машут… Еще при буксировке я попал в болтанку. Но когда планер взмахнул крыльями, полет стал более плавным.

Вначале Рудницкий летал только по прямой. Затем стал делать развороты с машущими крыльями. Поворачивал осторожно, «блинчиком», не вводя машину в крен, так, как летали еще на заре авиации. «Кашук» и на разворотах держался нормально, даже накренившись, не проявлял никаких тенденций к сваливанию, шел устойчиво.

Маноцков ликовал. Первый в мире планер с машущими крыльями! Но не мысль о приоритете больше всего доставляла ему удовольствие. Он не был честолюбив. Гораздо приятнее было сознавать, что решена сложная техническая проблема.

Полеты планера видел Николай Петрович Каманин, тогда заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР. Он предложил показать «Кашук» на воздушном параде 1954 года в Тушино.

В назначенный день небо над аэродромом закрыли тучи. Отменять праздник? Но тысячи москвичей уже собрались в ожидании столь популярного парада. На своих аэродромах команды на взлет ждали десятки летчиков. И тогда впервые Ли-2 рассыпали в воздухе на заданных высотах специальный порошок. Он «разогнал» облачность, образовав над аэродромом гигантское «окно».

Рудницкий шел в конце спортивного отделения. Точно в установленное время над аэродромом появился самолет с планером на буксире. Когда самолет ушел, опытные московские зрители приготовились смотреть пилотаж. Но вдруг планер начал махать крыльями! Такого здесь еще не видели.

«Кашук» сделал круг над аэродромом и под аплодисменты зрителей приземлился. Полет длился всего три минуты, но впечатление произвел сильное. Даже следующий номер программы привлек меньше внимания, чем находившийся на земле планер.

А в это же время в польском городе Лешно участники VII чемпионата мира по планеризму поздравляли Маноцкова с только что закончившимся в Тушино полетом. Им, людям сведущим, за словами радиодиктора виделось гораздо больше, чем другим слушателям. Они понимали, что «Кашук» открывал новый этап а конструировании летательных аппаратов.

«Заслуга А. Маноцкова, — писал О. К. Антонов, — состоит не в том, что он «вернулся назад», к эпохе первых попыток человека летать с помощью взмахов крыльев. Он обратил внимание на то, что на современном уровне развития техники мы получили возможность приблизиться к совершенным образцам, созданным природой. Ищущий, беспокойный, удивительно смелый ум Маноцкова был устремлен не назад, а вперед, работал в унисон с последними достижениями науки и техники…

Я не призываю лепить крылья из перьев, скрепленных воском. Это этап, пройденный еще в эпоху рабовладельческого общества.

Крылья надо делать не из перьев, а из пластиков на основе сверхпрочных волокон по всем правилам и законам, которые еще предстоит открыть, работая с подвижным и гибким крылом, способным заимствовать энергию от окружающей среды.

Александр Маноцков, проведя свои замечательные опыты, обратил наше внимание на новые возможности, созданные развитием техники и науки для приближения к совершенным природным образцам. И в этом непреходящая заслуга Александра Маноцкова, летчика-планериста, конструктора-искателя, исследователя, заглядывающего в будущее».

Маноцков собирался строить планер и с реактивным взлетом. Он раздобыл где-то реактивный движок и пытался в цеховой курилке «расшевелить» его. Александр Юрьевич был большим оптимистом, и даже неудачные запуски, окончившиеся тем, что он и его помощники опалили себе волосы, не привели его в уныние. Маноцков по-прежнему доказывал, что движок обязательно заработает и планер с ним полетит.

Такой планер действительно полетел. На пилотажный А-13, спроектированный в планерной бригаде Маноцкова, поставили реактивный движок, и знаменитый летчик и планерист С. Н. Анохин испытал его.

Позже на АН-13 — так назвали этот минисамолет — киевский планерист, воспитанник Рудницкого Евгений Литвинчев установил несколько международных рекордов.

…Александр Юрьевич Маноцков не успел выполнить все свои замыслы. Страстно любивший небо, он сам взялся испытывать свой новый планер и погиб. Сейчас уже нельзя сказать, о чем он думал, когда планер, потеряв способность летать, падал на землю, и Маноцков ясно видел всю безвыходность своего положения. Но стоявшие внизу люди ясно слышали, как Александр Юрьевич кричал им: «Расходитесь!»

В гибели никогда нет смысла. Но как заключительный аккорд венчает симфонию, так и гибель нередко обозначает то, чему посвящалась жизнь и чему она была принесена в жертву. Маноцков отдал свою жизнь авиации. И Рудницкий бесконечно благодарен судьбе за то, что она свела его с таким замечательным человеком.

Воспитатель крылатых

Рудницкий был хорошим спортсменом, отличным конструктором. Но наибольшую славу он все же приобрел как воспитатель. Даже краткое перечисление имен его воспитанников представляет собой яркое созвездие мастеров высочайшего класса, увенчанных высшими спортивными званиями: Вячеслав Ефименко, Виктор Гончаренко, Анатолий Штефан, Евгений Литвинчев, Зинаида Соловей, Алла Куделина… Одиннадцать мастеров спорта воспитал Рудницкий. А сколько разрядников, ставших потом отличными военными и гражданскими летчиками, вошли в авиацию с его «легкой руки»! И каждый из них — это частица самого Януша Ольгердовича, а не просто прошедшие под его руководством выучку люди. Они выпестованы Рудницким постепенно, настойчиво, целеустремленно.

Гончаренко еще школьником занимался в планерном кружке Дворца пионеров, в войну летал на транспортных планерах. Но все это к большому спорту имело весьма далекое отношение. И хоть в аэроклуб Виктор Владимирович пришел не новичком, ему предстояло пройти полный курс обучения мастерству парителя.

В первый контрольный полет его вывозил Рудницкий. Когда они приземлились, инструктор сказал: «Закваска у тебя есть. Будешь летать».

Этот спортсмен составил целую эпоху в нашем планеризме. Он трижды завоевывал звание абсолютного чемпиона страны, устанавливал рекорды, его имя два десятка лет значилось в списке сильнейших. Талантом Гончаренко обладал несомненным. Но каждый талант нуждается в совершенствовании, его нужно шлифовать. И вот в этом-то ему и помог Януш Ольгердович.

Опытный паритель, участник почти всех планерных слетов, Рудницкий передал своему ученику все хитрости полета на планере.

С какой стороны подойти к облаку? Где можно ждать термиков? Как лучше «выпарить» на малой высоте? Таких и других вопросов перед спортсменом встает множество. Можно, конечно, стать мастером, только накапливая собственный опыт. Но если рядом есть добрый и знающий наставник, это ведь лучше. Было время, когда Рудницкий придирчиво держал Гончаренко над аэродромом, не выпуская в дальние перелеты, учил его правильно рассчитывать посадку, выполнять пилотаж… Ученик рвался в полеты — инструктор медлил. Но когда настал час, Гончаренко предстал на турнирных сражениях «во всеоружии».

Юрий Карлович Олеша однажды точно подметил, что таланты водятся стайками. Видимо, наблюдение это применимо не только к писателям. Еще с довоенных пор среди киевских планеристов были личности яркие. Один из таких талантов — Вячеслав Иванович Ефименко. О его мастерстве планериста Януш Ольгердович всегда говорит с большим уважением. Много лет бок о бок они работали в планерном звене — Рудницкий командиром, Ефименко — инструктором.

В полной мере проявиться таланту Ефименко помог опыт Рудницкого. Они вместе ездили на соревнования. Один — участником, второй — тренером. И хоть тренер остается на земле, разработанная вместе тактика полета не раз помогала Вячеславу Ивановичу. Он стал заслуженным мастером спорта, мировым рекордсменом.

Среди учеников Рудницкого, заслуженного тренера УССР, немало рекордсменов страны и мира. Мировой рекорд — заветнейшая мечта каждого спортсмена. Ведь он означает, что в этом виде спорта (или соревнования) ты самый сильный на земном шаре, что твое имя и твою страну на многих языках впишут в рекордные таблицы.

Путь к рекорду нелегок. Поэтому, когда из Парижа от Федерации авиационного спорта приходит известие об утверждении рекорда, спортсмен по-настоящему чувствует себя именинником. Вместе с ним радуется и тренер, ведь он готовил его к полетам, передавал «секреты» мастерства, увидел в нем талант и бережно вырастил. Так было и с Зинаидой Соловей.

Зина жила под Киевом, в Бышеве, где тренировались-планеристы. Ей очень хотелось летать. Однажды, набравшись смелости, она пришла к Рудницкому. Зина тогда только что окончила восьмой класс, но уже прыгала с парашютом.

Рудницкий поручил Гончаренко вывезти ее на планере. Зина великолепно вела себя в воздухе и даже нашла свою хату, а ведь после первого разворота новичок не всегда может узнать аэродром, откуда только что взлетел. Соловей приняли в звено.

После университета Зина два года учительствовала на Днепропетровщине. Но когда начинались каникулы, приезжала в Киевский аэроклуб. Она участвовала в республиканских соревнованиях, в составе сборной команды Украины выступала на первенстве страны, была призером. Сейчас на ее счету с десяток рекордов.

Внешне Зина кажется молчаливой, застенчивой, даже робкой. Незнающий ее человек никогда не скажет, что она планеристка, мастер спорта. Но в воздухе Зина настоящий орел, как назвала ее знаменитая планеристка Маргарита Карловна Раценская.

Сейчас Зинаида Соловей работает в конструкторском бюро О. К. Антонова. Когда на авиационном салоне в Париже демонстрировался планер А-15, пилотировала его «мадам Соловей». Киевлянка и ее изящный планер покорили парижан. А начался ее путь в авиацию с того дня, когда Януш Ольгердович, взглянув на девушку и уловив в ней своим наметанным глазом какие-то особенности, отправил ее в полет. А потом, выявив в ее характере важные для планериста качества — инициативность, умение быстро принять правильное решение, — стал укреплять их и развивать. Потому-то она смогла довольно быстро войти в число лучших спортсменок страны.

Януш Ольгердович — опытный воспитатель. Но у него нет раз и навсегда отработанных схем и приемов. Он считает, что к каждому спортсмену, к каждому курсанту нужно уметь найти свой подход. Ведь люди разные.

Рудницкий был очень требовательным тренером. Но он был и на редкость терпеливым и выдержанным учителем. Только один раз он сорвался, когда курсант никак не мог выполнить его задание. Весь полет Януш Ольгердович терзался, а после посадки извинился перед пареньком. «Если инструктор повышает голос, — говорит Рудницкий, — значит он проявляет слабость и показывает свое неумение толково и внятно объяснять».

Несколько лет подряд Януш Ольгердович тренировал сборную команду Украины. Для украинского планеризма это были годы наивысших спортивных достижений. В шести чемпионатах страны команда трижды завоевывала первое и трижды — второе места.

Януш Ольгердович также был талантливым и признанным конструктором. Его приглашали в солидные КБ, друзья настойчиво советовали целиком посвятить себя конструированию. Но Рудницкий предпочитал летать сам, тренировать молодежь. Вот чем жил Януш Ольгердович. «А ведь мог ты, Януш, стать известным конструктором, — говорят ему иногда давние друзья, — нужно было только заняться конструированием».

Но Януш Ольгердович ничуть не жалеет, что у него так сложилась жизнь. И уже завершая шестой десяток, трезво и придирчиво оценивая пройденный путь, он однажды признался, что если бы пришлось начать все с начала, ничего не хотел бы в нем изменить. Конечно, кроме войны… Поэтому и сейчас старый спортсмен и воспитатель продолжает работать в оборонном Обществе, которому отдал более сорока лет своей жизни.

…Трудно расставаться с друзьями, трудно — с самолетами, и

уж совсем невозможно забыть небо. Януш Ольгердович по-прежнему верен своей привязанности и часто бывает на аэродроме, хотя уже и не летает. Нет с ним и его старых друзей. В первые дни войны погиб Перлов. Стал летчиком-испытателем и живет в Москве Барановский. Уже не летают и многие воспитанники Рудницкого. Но летают ученики его питомцев. Долгую жизнь прожил он в авиации. Но попросите Януша Ольгердовича рассказать о ней, и ничего по его словам в ней не окажется особого. Просто вся жизнь отдана одному — небу. А в остальном — все обыкновенное.

И все-таки это было не простое, а рыцарски преданное служение одному делу. И за это Януш Ольгердович Рудницкий — один из немногих в нашей стране — награжден Международной авиационной федерацией почетным Дипломом Поля Тиссандье. Дипломом, на котором значится: «За выдающийся вклад в развитие авиации».